



AVELING-BARFORD

CENTAUR

MULDENKIPPER

38,2 und 31,8 Tonnen Nutzlast



AVELING-BARFORD 'CENTAUR' MULDENKIPPER

■ An einer Stelle steht der "NITROLEAD" Seilzylinder/Drehzylinder für die unabhängige Radachse. Das verleiht höchst komfortable Fahren, welches ein besseres, bedeutsameres Arbeitskapital und eine geringere Ermüdung des Fahrers.

■ Die V-förmige Mulde mit standardmäßiger Ausprägung gibt einen tiefen Schwerpunkt für größere Stabilität, maximale Last, minimales Verschütten, niedrige Ladehöhe und schnelleres Entladen. Die Reckenplatte ist aus speziell verschleißfestem TI-Stahl gefertigt (321 Bivell) mit einer Streckgrenze von 10,540 kg/cm².

■ Dem Fahrer ist eine große Beachtung geschenkt. Der stoßgedämpfte Fahrerort kann in der Höhe, waagrecht und in der Neigung verstellt werden. Das Lenkrad ist ebenfalls in der Höhe und in der Neigung verstellbar. Alle Bedienungshebel sind handgerecht angeordnet. Die grüne Kabine ist wärmeisoliert.

■ Wahlweise stehen zur Verfügung: ein CATERPILLAR oder GENERAL MOTORS Dieselmotor mit einer Leistung von 425 bzw. 476 PS, ein ALLISON Lastschaltgetriebe SP80 oder ein AVELING-BARFORD Schaltgetriebe und eine riesige oder hoch umstrimte Antriebsachse.

■ Was bei anderen Maschinen als "Sonderzubehört" gilt, wird standardmäßig mitgeliefert, wie z.B. eine Reifenpumpe, ein Lichtkonus, eine Schweißanlage, zwei Rückblickspiegel, ein Radfahrwechsellager usw.

Lang- und gründliche Tests mit Prototyp- und Versuchsmaschinen werden im härtesten Einsatz auf den anspruchsvollsten Baustellen durchgeführt, wodurch die Robustheit, Verlässlichkeit und die Haltbarkeit dieser CENTAUR Großdumper unter Beweis gestellt wurden.

CENTAUR—als neuer Name für eine neue Dumper-Reihe von AVELING-BARFORD. Die Nachfolger der SR-Dumper-Serie, welche in der ganzen Welt über lange Jahre hindurch ihren Besten zweifelsfreie Dienste erwiesen haben, sind die CENTAUR 40 und 35 Dumper mit 36,2 bzw. 31,8 Tonnen Nutzlast. In diesen Dumpern sind viele Eigenschaften vereint, durch welche eine zusätzliche Mehrleistung entsteht.

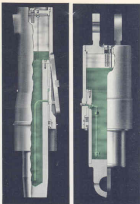


SCHLAGFREIES 'NITROLED' AUFHAENGUNG

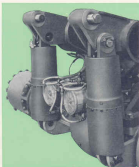
Das weiche, schlagfreie Fahren der CONTAUR Dumper—
was auf die Verwendung von vier anhängigen NITROLED
Aufhängungseinheiten zurückzuführen ist, die die Stoß-
energie abfangen—erlaubt ein sicheres und schnelles
Fördern, wodurch eine überdurchschnittliche Tagesleistung
erzielt wird.

Die AVELING-BARFORD NITROLED Aufhängungs-
Einheiten, welche Stickstoff und Öl verwenden, sind von
einfacher Konstruktion und arbeiten störungsfrei. Wenn
ein Rad über eine Unebenheit fährt, wird der mit Öl
gefüllte Kolben im Gehäuse nach oben gedrückt, wobei
der Stickstoff in der oberen Kammer verdrängt, und der
Schlag gedämpft wird. Nach dem Überrollen des Hinter-
wagens drückt der Stickstoff den Kolben in seine Normal-
stellung zurück. Eine Pistolenkammer, in welche das Öl
während der Aufwärtsbewegung gepresst wurde, kon-
trolliert die Abwärtsführung oder Senkbewegung, um den
Radschlag zu dämpfen.

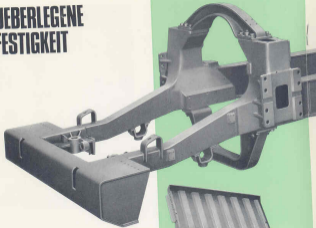
Durch die vertikale Bewegung der Frontaufhängung
werden die Verwindungskräfte im Chassis vermindert,
wodurch zusätzlich ein weiches Fahren erzielt wird. Die
Hinterrachse schwingt 8° um alle Räder fest auf dem Boden
zu halten.



Der Kolbenanschlag der Aveling-Barford Aufhängungseinheit (rechts) ist um 8° gedreht
abgebildet, um die Abwärtsführung zu zeigen.



UEBERLEGENE FESTIGKEIT



Der massive, äußerst robuste Rahmen ist aus hochzugfestem Stahl mit an den Hauptbelastungspunkten verstärkten Querträgern gefertigt. Die Längsträger bestehen aus einer Kastenkonstruktion mit robusten I-Querträgern zwischen den vorderen Querträgern und zwei Rohr-Querträgern an der Hinterrachse. Das vordere Rohr trägt die Befestigungsarme für die Kupplinder. Der vordere Stoßballen bildet mit dem Rahmen eine feste Einheit.

Die CENTAUR Melde hat—Ausuffüllung standardmäßig—eine ganze Zeffekte zum Beladen—schnelles Entladen durch die V-forn—aber vor allem eine überdurchschnittliche Festigkeit und Lebensdauer. Die Seitenwände bestehen aus T-1-Stahl (Brinell 321) mit einer Streckgrenze von 10.540 kg/cm², mit Seiten-, Front- und Eckplatten aus T1 mit einer Streckgrenze von 7.000 kg/cm². Gefaltete Seiten- und Bodenverwörfungen tragen zur Stabilität der Melde bei. Die Meldekonstruktion reduziert die Verbindung mit der fernen Fahrwerksverbindung des Verschusses auf ein absolutes Minimum.

